



## DOCUMENTO DE SÍNTESIS

### INDICE

<b><u>1. DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN PROYECTADA Y SUS ACCIONES DERIVADAS.</u></b>	<b>2</b>
<u>1.1. DESCRIPCIÓN DEL PAT DEL LITORAL VALENCIANO.</u>	3
<u>1.2. BREVE DESCRIPCIÓN DEL PLANEAMIENTO VIGENTE.</u>	6
<u>1.3. PLANEAMIENTO PROPUESTO</u>	9
<b><u>2. JUSTIFICACIÓN DEL PLANEAMIENTO PROPUESTO DESDE EL PUNTO DE VISTA AMBIENTAL.</u></b>	<b>11</b>
<u>2.1 ALTERNATIVAS QUE SE PLANTEAN DESDE EL PROGRAMA DE ACTUACIONES</u>	12
<b><u>3. IDENTIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE IMPACTOS.</u></b>	<b>16</b>
<u>3.1. MEDIO AMBIENTE.</u>	16
<u>3.2. INFRAESTRUCTURAS</u>	21
<u>3.3. URBANÍSTICO - TERRITORIAL.</u>	26
<b><u>4. MEDIDAS CORRECTORAS.</u></b>	<b>31</b>
<u>4.1. MEDIDAS CORRECTORAS PARA MINIMIZAR LOS POSIBLES EFECTOS NEGATIVOS.</u>	31
<u>4.1.1. Medio Ambiente</u>	32
<u>4.1.2. Infraestructuras.</u>	33
<u>4.1.3. Urbanísticas- Territoriales.</u>	35
<b><u>5. PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL.</u></b>	<b>38</b>

## **1. Descripción de la actuación proyectada y sus acciones derivadas.**

En el ámbito territorial de la Comunidad Valenciana, a la hora de tramitar la aprobación de los instrumentos de planificación territorial, la legislación propia de Evaluación de Impacto Ambiental, exige y determina la necesidad de redactar un Estudio de Impacto Ambiental, con el objeto de analizar de manera específica las repercusiones ambientales del planeamiento que se pretenda llevar a cabo.

El Anexo I del Decreto 162/1990, del Consell de la Generalitat Valenciana, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución de la Ley 2/1989, de Impacto Ambiental, dedica un apartado, el 8.g, a especificar que tipos de Instrumentos de Ordenación Territorial están sujetos al procedimiento administrativo de Evaluación de su Impacto Ambiental, encontrándose entre estos los Planes de Acción Territorial.

En el presente documento se recoge el Estudio de Impacto Ambiental del Plan de Acción Territorial del Litoral de la Comunidad Valenciana.

Este Estudio se compone, según regla la Orden de 3 de enero de 2005 de la Consellería de Territorio y Vivienda por la que se establece el contenido mínimo de los estudios de impacto ambiental que se hayan de tramitar ante la Consellería, de los siguientes puntos:

- Descripción de la actuación proyectada y sus acciones derivadas.
- Examen de alternativas técnicamente viables y justificación de la solución adoptada
- Inventario ambiental y descripción de las interacciones ecológicas ambientales claves
- Identificación y valoración de impactos, tanto en la solución propuesta como en sus alternativas.
- Establecimiento de medidas preventivas y correctoras
- Programa de Vigilancia Ambiental
- Documento de síntesis.
- Cartografía y documentación complementaria.
- Redactores del Estudio de Impacto Ambiental

La reciente Ley 4/2004, de 30 de junio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje (en adelante LOTPP) establece en su artículo 15, que el litoral, por sus especiales valores ambientales y económicos, debe ser objeto de una ordenación específica. La LOTPP contempla, la redacción de un Plan de Acción Territorial del Litoral de la Comunidad Valenciana que establezca las directrices de ocupación, uso y protección de la franja costera.

## **1.1. Descripción del PAT del litoral valenciano.**

En la elaboración de este Plan de Acción Territorial se han tenido en cuenta los siguientes criterios:

- a) Asegurar la utilización racional del litoral armonizando su conservación con los restantes usos, especialmente con los destinados al ocio, la residencia, el turismo y los equipamientos.

También debe reservar suelo para atender las demandas de los usos marítimos, especialmente de aquellos que sean más relevantes para la economía valenciana.

- b) La gestión racional de los recursos como el agua, el suelo, las playas, el paisaje, los espacios naturales de interés, el patrimonio cultural, las infraestructuras y de los equipamientos. Gestión racional que puede llegar a ser un factor limitante para los futuros desarrollos urbanísticos.
- c) Definir los riesgos de erosión y de inundación costera y las medidas correctoras precisas para minimizar los impactos potenciales que producen.
- d) Ordenar las tipologías de las edificaciones admisibles de acuerdo con las características y usos predominantes en cada tramo del litoral.
- e) Mejorar el frente marítimo de los núcleos costeros y preservar el paisaje que le otorga singularidad.

Existen algunos problemas territoriales compartidos por las regiones mediterráneas. Entre ellos, se pueden destacar los siguientes:

- La urbanización compulsiva de la franja litoral que genera competencia entre los distintos usos y actividades por ocupar este singular espacio. La densificación y congestión de determinadas zonas, al margen de los impactos medioambientales susceptibles de producir, puede llegar a poner en peligro su atractivo turístico y, con ello, buena parte de su capacidad interna de desarrollo.
- La falta de equipamientos y servicios, la escasa integración del espacio litoral en el sistema urbano regional y la estacionalidad del sector turístico, que impiden la implantación de una sólida base económica más allá del mero desarrollo inmobiliario.

- La existencia de un modelo económico que conlleva una fuerte presión sobre el territorio, cuyo consumo a través de un planeamiento inconexo, en ocasiones sobredimensionado, pone en peligro las estrategias de sostenibilidad y competitividad territorial.
- Los desequilibrios territoriales existentes entre el sistema urbano y el sistema rural, que se acrecientan cada vez más consecuencia del fuerte crecimiento que se produce en el litoral.
- La excesiva “litoralización” de las regiones costeras que no ha sido capaz de internalizar los costes ambientales, generando la pérdida de identidad de los asentamientos tradicionales, aún siendo éstos sus principales activos, tanto para la calidad de vida de sus habitantes como para atraer un turismo cualificado.
- La baja calidad de la edificación, la congestión del tráfico y falta de aparcamientos, los déficits en las redes de infraestructuras, las dificultades de acceso a las playas, la ocupación de suelos inundables, la insuficiencia o baja calidad de recursos hídricos, el vertido de residuos, la erosión e inestabilidad de la línea de costa o el deterioro del paisaje, constituyen otros de los problemas a resolver.

La posible expansión indiscriminada de este modelo amenaza el desarrollo equilibrado y sostenible del litoral mediterráneo que propugna la Estrategia Territorial Europea<sup>1</sup>. Por ello se hace necesario la puesta en marcha de acciones que inviertan esta tendencia. En síntesis, se trata de proponer unos Modelos Territoriales que comparados con los actuales, supongan una mejora de los déficits observados y el cumplimiento de los objetivos previamente establecidos.

A su vez, estos Modelos deben obtener la máxima rentabilidad de nuestras oportunidades territoriales. Entre éstas, se pueden destacar las siguientes:

- Un clima excepcional sobre el que se ha cimentado el desarrollo turístico, que nos diferencia de otros espacios litorales comunitarios.
- Las playas, que junto con el clima, son el recurso turístico que ejerce una mayor atracción sobre la demanda. La Comunidad Valenciana cuenta con 270 kilómetros de playas, lo que representa cerca del 60% de la longitud de su costa. Porcentaje, éste, que es el mayor de todas las regiones costeras españolas.

- En nuestra costa se concentran 11 de los 14 espacios naturales protegidos de la Comunidad Valenciana, lo que refrenda su gran riqueza, en términos de biodiversidad. El litoral valenciano cuenta con un elevado número de ecosistemas singulares (humedales costeros, sierras litorales, saladares, cordones dunares) de gran valor ambiental.
- La presencia de una actividad económica consolidada como es el turismo, que supone el 10,8% del PIB regional; lo que representa la contribución más importante de este sector a la renta de una región peninsular.
- La existencia de otros atractivos de carácter cultural, como el patrimonio arquitectónico, las costumbres y tradiciones, la gastronomía o el paisaje, en ocasiones de excepcional belleza, constituyen argumentos que nos diferencian de otros territorios.

El Plan de Acción Territorial del Litoral de la Comunidad Valenciana propone nuevas formas de ordenar y gestionar las zonas costeras buscando un desarrollo territorial más sostenible.

El ámbito de trabajo del Plan de Acción Territorial del Litoral, se ha definido mediante: el ámbito estricto y el ampliado. El ámbito estricto está integrado por los 60 municipios costeros de la Comunidad Valenciana, que por provincias (de norte a sur) son los siguientes:

- Provincia de Castellón (16): Vinaròs, Benicarló, Peñíscola, Alcalà de Xivert, Torreblanca, Cabanes, Oropesa del Mar, Benicassim, Castellón de la Plana, Almazora, Burriana, Nules, Moncofa, Chilches, la Llosa y Almenara.
- Provincia de Valencia (24): Sagunto, Canet d' En Berenguer, Puçol, Puig, la Pobla de Farnals, Massamagrell, Massalfassar, Albuixech, Albalat dels Sorells, Foios, Meliana, Alboraya, Valencia, Sueca, Cullera, Tavernes de la Valldigna, Xeraco, Gandia, Daimús, Guardamar, Bellreguard, Miramar, Piles y Oliva.
- Provincia de Alicante (20): Dénia, els Poblets, Jávea, Benitachell, Teulada, Benissa, Calpe, Altea, l' Alfàs del Pi, Benidorm, Finestrat, Villajoyosa, el Campello, Alicante, Elche, Santa Pola, Guardamar del Segura, Torrevieja, Orihuela y Pilar de la Horadada.

---

<sup>1</sup> La Estrategia Territorial Europea aprobada en Potsdam (Alemania), en mayo de 1999, supuso acordar unos modelos y objetivos territoriales comunes para procurar el desarrollo equilibrado y sostenible del territorio europeo, especialmente mediante el refuerzo de la cohesión económica y social.

El ámbito ampliado considera otros municipios limítrofes y de influencia que participan o condicionan los procesos territoriales que se producen en el ámbito estricto. Este ámbito ampliado lo forman los 19 municipios no costeros siguientes:

- Provincia de Valencia (7): Alfafar, Massanassa, Catarroja, Albal, Silla, Sollana y Xeresa.
- Provincia de Alicante (12): Pego, el Vergel, Ondara, Pedreguer, Gata de Gorgos, la Nucia, Mutxamel, San Joan d' Alacant, San Fulgencio, Rojales, Los Montesinos y San Miguel de Salinas.

## **1.2. Breve descripción del planeamiento vigente.**

En el litoral de la Comunidad Valenciana existen diferentes usos del suelo que son el resultado del proceso de transformación histórica del territorio para adaptarse a las necesidades de la población. En dicho proceso el planeamiento urbanístico y territorial ha definido unos modos de intervención que se han consolidado con el tiempo.

En la Comunidad Valenciana, la aprobación de la Ley del Suelo No Urbanizable, en 1992, y de la Ley Reguladora de la Actividad Urbanística, en 1994, había permitido definir una situación que, desde muchos ámbitos, se consideraba ejemplar. Sin embargo, al margen de los problemas asociados a estas leyes y a la normativa estatal promulgada en 1998 y en el año 2000, no se ha podido evitar procesos de transformación territorial centrados en el beneficio inmobiliario a corto plazo. Estos procesos de rápida ocupación del territorio son mejorables desde el punto de vista del interés general y de la sostenibilidad del desarrollo a largo plazo. A su vez, estos procesos se caracterizan por:

- Una progresiva ocupación del frente litoral, donde se concentran los usos que más afectan al medio natural pero, también, los de mayor de valor añadido.
- Una concentración y polarización de la actividad productiva, de la población y del poder de decisión económico y social, en un ámbito espacial muy reducido.
- Una competencia por ocupar el espacio que genera problemas de adecuación entre los diferentes usos.

Si analizamos la clasificación del suelo establecida por el planeamiento urbanístico de los municipios litorales nos encontramos con el problema de la colmatación de determinados términos municipales por los usos urbanos; problema que no ha dejado de intensificarse en tiempo. Por ejemplo, la superficie urbanizada alcanza el 35% del término municipal en Sant

Joan d'Alacant, en Albuxech o en La Pobla de Farnals, el 40% en Calpe, y llega al 70% en varios municipios del entorno de Valencia.

Ligado a este problema se encuentra la creciente presencia de continuos urbanos supramunicipales, que generan necesidades de coordinación del planeamiento. Los continuos urbanos más significativos son los siguientes:

- En la provincia de Castellón: Vinarós-Benicarló, Benicarló-Peñíscola; Cabanes-Orpesa; Orpesa-Benicàssim-Castellón de la Plana-Almassora; Moncofa-Chilches y Almenara-Sagunto.
- En la provincia de Valencia: Sagunto-Canet d'En Berenguer-Sagunto, Puçol-El Puig-Pobla de Farnals, Alboraya-Valencia, Tavernes-Xeraco-Gandia, Daimús-Guardamar de la Safor-Bellreguard-Miramar-Piles-Oliva.
- En la provincia de Alicante: Dénia-Els Poblets, Dénia-Jávea, Jávea-Benitachell-Teulada, Moraira-Benissa-Calpe, Benidorm-Villajoyosa, El Campello-Alicante, Torrevieja-Orihuela-Pilar de la Horadada

Como se aprecia, las conurbaciones litorales son muy frecuentes, si bien se producen sobre todo en las provincias de Valencia y de Alicante. La mayor parte de estos continuos urbanos se forma por la consolidación de los suelos urbanizables residenciales previstos en el planeamiento vigente. De seguir esta tendencia se corre el riesgo de reproducir este proceso en la provincia de Castellón.

En muchos municipios el desarrollo del suelo urbanizable supone la ocupación de la totalidad de la franja costera. A pesar de haber concluido la etapa de ocupación intensiva que caracterizó a la costa mediterránea en el período 1960-1990, la expansión de la urbanización en la franja litoral sigue conduciendo a la colmatación de los municipios costeros por usos urbanos.

Por otra parte, están empezando a aparecer problemas ligados a las limitaciones físicas a la expansión urbana. Estas limitaciones obedecen al efecto barrera producido por la presencia de infraestructuras, a la existencia de espacios naturales de interés, o por la existencia de áreas de riesgo de inundación.

Otro aspecto a considerar es el sobredimensionamiento de los desarrollos urbanísticos del litoral, que superan en ocasiones la capacidad de acogida del medio. En este sentido destaca la situación de todo del litoral de las provincias de Castellón y de Alicante. Ligado a este problema se pueden destacar los siguientes aspectos:

- Existe una tendencia a colmatar los espacios intersticiales no urbanizados, generando continuos de desarrollo no coordinado, que generalmente degradan la calidad ambiental y urbana del conjunto.
- Hay una subordinación de la protección en suelos no urbanizables de valor agrícola, ecológico o paisajístico, al desarrollo urbanístico.
- Falta homogeneidad en el tratamiento de los suelos no urbanizables, lo que genera tensiones, inseguridad jurídica y proliferación de actividades ilegales.
- Con frecuencia no se contemplan las reservas de suelo necesarias para infraestructuras o dotaciones supramunicipales, lo que unido a las pautas de ocupación de estos espacios dificulta y encarece su posterior realización.
- Se generan problemas por el inadecuado tratamiento o a la indefinición de determinados aspectos, consecuencia de la ausencia de planeamiento supramunicipal o de incorrecciones del planeamiento municipal.
- Ausencia de una oferta de suelo industrial coordinada, lo que genera un exceso del mismo que, a veces, ocasiona la ocupación de terrenos de alto valor alternativo.
- Hay una densificación excesiva de los núcleos urbanos, con fuerte pérdida de calidad ambiental y urbana, ruptura de las tipologías y de la imagen tradicional.

En 1999, fecha del último estudio publicado<sup>2</sup> que ofrece datos homogéneos del planeamiento urbanístico, los 60 municipios litorales que integran el ámbito estricto del Plan de Acción Territorial ya contaban con cerca de la mitad (el 46,5%) de todo el suelo urbano y urbanizable clasificado en la Comunidad Valenciana. Esta superficie, que ascendía a 63.698 hectáreas, siendo importante aún lo es más si se tiene en cuenta que la superficie total de los términos municipales costeros representa el 14% de la total de la Comunidad. Es decir, en algo menos de la sexta parte del territorio valenciano se concentra la mitad del suelo urbano y urbanizable clasificado por el planeamiento municipal.

Los resultados por provincias todavía presentan mayores desequilibrios. En el litoral de Castellón se concentraba el 71% del suelo urbano y urbanizable, en Alicante el 57,2% mientras que en Valencia la cifra se reducía al 23,6%. Estos datos demuestran el importante desequilibrio litoral-interior que se produce en la provincia de Castellón. Por contra, en la de Valencia, la existencia de un importante grupo de municipios no costeros que, a su vez, cuentan con una actividad urbanística consolidada hace que se invierta la tendencia. La provincia de Alicante es la que mejor se ajusta a la media regional.

Desde el año 1999 hasta la actualidad se ha incrementado paulatinamente la oferta de suelo urbanizable en los municipios de la Comunidad Valenciana. Sin embargo, este incremento no sólo se ha producido en los municipios litorales sino, en general, en toda la región. Por esta razón, así como por el hecho de que una buena parte de los desarrollos que se han ejecutado en los últimos años ya estaban previstos en el planeamiento vigente en el año 1999, se considera que los datos aportados (al menos porcentualmente) se ajustan bastante a la realidad.

Si analizamos la clasificación del suelo de la primera línea de costa resulta que de los 470 kilómetros tiene la Comunidad Valenciana, 229 (el 48,7%) están clasificados como suelo urbano por el planeamiento general vigente, 86 (el 18,3%) como suelo urbanizable y 155 (el 33%) como suelo no urbanizable. De estos últimos, 147 (el 31,3%) kilómetros están sujetos a algún régimen de protección, mientras que los otros 8 (el 1,7%) corresponden a suelo no urbanizable no protegido. Lo que supone que cerca de la mitad del litoral valenciano, actualmente se encuentra urbanizado y, aproximadamente, está previsto que se urbanice otra quinta parte del mismo. Por contra, un tercio de la franja litoral ha quedado al margen del proceso urbanizador contando, en su práctica totalidad (95%), con alguna medida de protección prevista desde el planeamiento municipal.

En los últimos años se han producido algunas reclasificaciones de suelo en primera línea, sobre todo en la provincia de Castellón (Vinaròs, Torreblanca, Burriana, Moncofa, Tavernes de la Vallidigna) y es previsible que se produzcan algunas otras. No obstante, en estos momentos se puede afirmar que casi todo el suelo que se tenía que desarrollar ya está clasificado como urbanizable, o se va a reclasificar a corto plazo. Igualmente, casi todo el suelo que se tenía que proteger en primera línea de costa ya está protegido.

### **1.3. Planeamiento Propuesto**

El alcance del proceso urbanizador en los municipios litorales no ha dejado de intensificarse en los últimos años. En estos momentos la construcción y el turismo son las dos actividades que ejercen de “motor” de la economía valenciana. Esta importante presión urbanística producida sobre un territorio limitado, junto con el incremento sustancial de la protección del suelo en la franja costera, hace que las posibilidades de intervención desde el punto de vista del desarrollo, sean cada vez más limitadas (al menos en los municipios de primera línea).

---

<sup>2</sup> “El Planeamiento Urbanístico en La Comunidad Valenciana”. Serie Cartografía Temática, nº 6. COPUT, 1999.

Por ello, es necesario que los municipios litorales, cuando se planteen la elaboración de sus nuevos Planes Generales, revisen su modelo de crecimiento sin que ello implique necesariamente afectar a sus aprovechamientos. Es decir, se debe orientar la urbanización hacia las áreas de oportunidad (espacios que sin ser protegidos son susceptibles de desarrollo o espacios que estando urbanizados se pueden reconvertir).

Igualmente, cada vez resulta más necesario que el desarrollo futuro incorpore usos que contribuyan a paliar la estacionalidad de la ocupación. En este sentido, parece razonable que las actuaciones futuras contengan un aprovechamiento terciario mínimo obligatorio para destinarlo a usos hoteleros, hosteleros, comerciales, servicios, etc. que palien la exclusividad de la segunda residencia. A su vez la imposición de este aprovechamiento terciario debe ir acompañada de la implantación de equipamientos (escolares, sanitarios, administrativos, etc.) que contribuyan a fijar la población, es decir, a la transformación de segundas en primeras residencias. En este mismo sentido se proponen nuevos modelos de desarrollo (los complejos residenciales-asistenciales y los terciarios asociados a la práctica del golf) que pueden ser una alternativa a la urbanización residencial tradicional de nuestro litoral.

Además, dado que el objetivo es incrementar la sostenibilidad del desarrollo se deben respetar unas condiciones mínimas en las futuras actuaciones:

- Condicionar el desarrollo a la disponibilidad suficiente de recursos hídricos y a la necesidad de corregir los déficits que puedan existir en el suministro de agua potable, energía eléctrica, depuración de aguas residuales y acceso rodado.
- Evitar la urbanización en zonas inundables o en tramos regresivos, salvo que el desarrollo urbanístico contribuya a la eliminación total del riesgo, a la regeneración de las playas y a la estabilización de la línea de costa.
- Tender a modelos intensivos de concentración de la edificación que permitan reducir la ocupación del suelo por la urbanización frente a otros extensivos de baja altura y gran consumo de territorio.

## 2. Justificación del planeamiento propuesto desde el punto de vista ambiental.

La ausencia de planificación territorial ha conducido a que en gran parte de los municipios litorales el desarrollo urbanístico ha respondido a planteamientos individuales que no ha tenido en cuenta lo que sucedía más allá de sus fronteras. El resultado ha sido la aparición de continuos urbanizados a lo largo de la costa, tan sólo interrumpidos por la presencia de los espacios naturales protegidos. Además, estos continuos se caracterizan por la amalgama de usos, tipologías y calidad de la edificación. El resultado es un frente costero muy heterogéneo que debe ser ordenado.

Los espacios naturales litorales deben ser objeto de acciones destinadas a su recuperación, mejora y puesta en valor. En esta línea se deben desarrollar actuaciones de adecuación medioambiental tanto del espacio como en su perímetro de afección (eliminación de vertidos, recuperación de ecosistemas, regulación de usos, adecuación de accesos, recorridos, áreas recreativas, puntos de información)<sup>3</sup>.

En paralelo, las actuaciones a desarrollar en los tramos urbanizados deben ir encaminadas a garantizar la coherencia de los desarrollos mediante la ordenación de las tipologías edificatorias y exigiendo unos niveles mínimos de calidad en la urbanización y en la edificación. En esta línea, carece de sentido permitir la minoración de los estándares urbanísticos en los municipios litorales. Además, se debe asegurar la continuidad de las actuaciones que se produzcan en la costa, en especial de los paseos marítimos (la Vía Litoral Valencia es una oportunidad para lograrlo).

En el litoral todo tiene que estar previsto, lo que exige que el planeamiento ordene con detalle todo el frente costero (como por ejemplo se hace en los centros históricos). Es necesario planificar en tres dimensiones (con perspectivas de la imagen final resultante) ya que resulta imprescindible conocer la disposición de los volúmenes para garantizar la homogeneidad de las fachadas marítimas y para evitar la formación de pantallas arquitectónicas.

Los futuros desarrollos también deben cumplir unas condiciones mínimas de calidad. Además de las indicadas con anterioridad, estos desarrollos deben contribuir a garantizar el uso público de los primeros cien metros medidos a partir del límite interior de la ribera del mar

---

<sup>3</sup> El Proyecto "Costa Natura" impulsado por la Generalitat va en esta línea.

(servidumbre de protección de la Ley de Costas<sup>4</sup>). Al estar prohibida la edificación en esta franja se tiene la oportunidad de concentrar en ella el suelo dotacional público, especialmente el destinado a parques públicos de la red primaria y a zonas verdes de la red secundaria, para favorecer la creación de parques litorales.

Dentro de la estrategia destinada a mejorar la calidad del frente costero se inscribe la adecuación de los usos industriales. En un litoral como el valenciano donde la capacidad para desarrollar nuevas actuaciones es muy reducida, parece lógico intentar recuperar espacios ocupados actualmente por usos inadecuados. En este sentido, la mayor parte de los polígonos industriales situados en el litoral son susceptibles a largo plazo de traslado hacia el interior (excepto las actuaciones producidas en los entornos portuarios que si tienen una lógica ubicación territorial).

El desplazamiento de la actividad industrial, al margen de favorecer la revitalización de los municipios interiores, ofrece la posibilidad de recuperar espacios estratégicos que tienen un indudable potencial alternativo. El destino futuro de estos desarrollos industriales debe dirigirse hacia su transformación en complejos terciarios en los que convivan usos hoteleros, comerciales, oficinas y, en su caso, primera residencia.

A su vez, esta medida debe ir acompañada de la previsión de suelo industrial adecuado y suficiente en los municipios receptores, capaz de satisfacer la demanda originada por el traslado y la propia del municipio.

## ***2.1. Alternativas que se plantean desde el Programa de Actuaciones***

Las actuaciones se han planteado en el PAT en tres epígrafes diferentes: Infraestructuras, Urbanismo y Medio Ambiente. En ellas se han perseguido una serie de objetivos como son:

- Cambiar la forma de actuar en aquellas zonas que precisan de una ordenación diferenciada, bien por coincidir con los escasos tramos de costa vacante no protegida o por tratarse de ámbitos susceptibles de desarrollar proyectos estratégicos de ámbito regional.
- Promover modelos alternativos al uso inmobiliario del litoral, que posibiliten la una menor ocupación espacial del suelo y una mayor utilización temporal de la edificación. Los complejos residenciales y de servicios relacionados con la posible llegada masiva de

---

<sup>4</sup> L 22/1988, de 28 de julio, de Costas (BOE núm. 181, de 29 de junio de 1988)

jubilados extranjeros o desarrollos terciarios vinculados a la práctica del golf son alguna de las propuestas al respecto.

- Favorecer la conversión de segundas en primeras residencias, especialmente en aquellas zonas en las que ya exista una mínima estructura terciaria y de servicios, y recuperar a largo plazo espacios de oportunidad con esta finalidad (polígonos industriales en primera línea).
- La diversificación de la oferta turística en complemento del llamado “turismo de sol y playa”, propio del litoral mediterráneo, lo que exige potenciar nuevas formas de turismo (ambiental, cultural, de salud, de ocio y recreo, de congresos), lo que puede suponer un impulso a los municipios del interior próximos o bien comunicados con el litoral.

En cuanto a las distintas alternativas de ordenación del territorio planteadas en las actuaciones, están descritas agrupadas en los tres apartados anteriormente citados:

### **1. Medio Ambiente,**

Se pretende por medio de las siguientes actuaciones crear un continuo conectando los diversos espacios naturales protegidos, y poniéndolos en valor junto a los espacios de alto valor paisajístico. Por otra parte se da importancia a los suelos agrícolas y los puertos marítimos.

- Poner en valor los espacios naturales existentes en el litoral favoreciendo su conocimiento y disfrute público de forma compatible con el mantenimiento de los valores que justifican su protección.
- Crear una red de espacios naturales litorales, jerarquizada en niveles en función de su importancia y de su contexto territorial, conectándolos entre sí y con otros espacios del interior mediante corredores fluviales, vías pecuarias, caminos, senderos.
- La Vía Litoral Valenciana, que recorre de norte a sur todo el litoral, es el elemento que articula la propuesta anterior.
- La protección de los suelos de alto valor paisajístico identificados en el estudio de paisaje realizado al efecto, en especial de aquellos que actualmente no gozan de una protección medioambiental.
- La consideración de los riesgos naturales que afectan al litoral en el planeamiento urbanístico. Respecto de las inundaciones se asumen las previsiones del PATRICOVA para los municipios litorales. Se identifican las zonas inundables, las actuaciones estructurales previstas y se establecen limitaciones al desarrollo. Respecto del riesgo de erosión costera se propone desarrollar actuaciones en los

tramos más afectados. Los futuros desarrollos en primeras líneas deben contribuir a la estabilización de la línea de costa y a la regeneración de las playas.

- La protección sostenible de los suelos agrícolas tradicionales de las planas litorales (huerta, arrozales, cultivos con denominación de origen) compatibilizando el desarrollo con su mantenimiento.
- La dinamización del sector pesquero buscando utilizaciones alternativas a los puertos y flota pesquera. En particular se propone potenciar el carácter turístico, recreativo y deportivo de estos puertos.

## 2. Infraestructuras

Las distintas infraestructuras de transporte, agua y energía, permiten la comunicación entre los distintos espacios y la conducción de los recursos como el agua y la energía para que resulten accesibles a todo el territorio

- La mejora de las comunicaciones viarias norte-sur y litoral-interior, en especial estas últimas, para favorecer el desplazamiento de actividad económica hacia estos municipios como estrategia para paliar los desequilibrios, diversificar la oferta turística y descongestionar el litoral.
- La mejora de las comunicaciones ferroviarias por el litoral (ampliar la línea de FGV Alicante-Dénia hasta Torreveja por el sur y Valencia por el norte) y potenciar el transporte público en general como forma de desplazamiento alternativa al uso del vehículo privado.
- La gestión integrada de los puertos, comerciales y deportivos. Los puertos comerciales deben especializarse y complementarse. Los puertos deportivos deben potenciarse, si bien se apuesta por la ampliación de los existentes frente a la creación de nuevos puertos (excepto las posibles marinas deportivas).
- La mejora de la estrategia aeroportuaria, incluyendo la finalización del aeropuerto de Castellón.
- La gestión racional del agua y de la energía, condicionando los futuros desarrollos a la existencia de recursos suficientes, en cantidad y calidad, así como a resolver los déficits existentes.
- La gestión del agua residual, con construcción y mejora de depuradoras e infraestructuras de saneamiento.

### 3. Urbanístico- Territorial

Las actuaciones de éste epígrafe pretenden preservar zonas para actuar con una ordenación diferenciada y con modelos alternativos para reconducir los futuros usos en consonancia con la protección del litoral. Por otro lado se pretende favorecer la conversión de segundas residencias en primeras, y reconvertir el tipo de turismo con otras formas más diversas.

- Cambiar la forma de actuar en aquellas zonas que precisan de una ordenación diferenciada, bien por coincidir con los escasos tramos de costa vacante no protegida o por tratarse de ámbitos susceptibles de desarrollar proyectos estratégicos de ámbito regional.
- Promover modelos alternativos al uso inmobiliario del litoral, que posibiliten la una menor ocupación espacial del suelo y una mayor utilización temporal de la edificación. Los complejos residenciales y de servicios relacionados con la posible llegada masiva de jubilados extranjeros o desarrollos terciarios vinculados a la práctica del golf son alguna de las propuestas al respecto.
- Favorecer la conversión de segundas en primeras residencias, especialmente en aquellas zonas en las que ya exista una mínima estructura terciaria y de servicios, y recuperar a largo plazo espacios de oportunidad con esta finalidad (polígonos industriales en primera línea).
- La diversificación de la oferta turística en complemento del llamado “turismo de sol y playa”, propio del litoral mediterráneo, lo que exige potenciar nuevas formas de turismo (ambiental, cultural, de salud, de ocio y recreo, de congresos), lo que puede suponer un impulso a los municipios del interior próximos o bien comunicados con el litoral.

### 3. Identificación y valoración de impactos.

El análisis de los efectos previsibles del modelo territorial propuesto sobre los medios físicos y bióticos, se ha realizado considerando la información disponible, anteriormente presentada, sobre el medio físico con el fin de establecer las posibles interacciones entre estos aspectos ambientales y las acciones derivadas del presente Plan.

La variedad y diversidad de actuaciones implicadas en un planeamiento de este tipo supone un importante esfuerzo de cara a integrar este principio de sostenibilidad en las estrategias de actuación.

Los efectos ambientales previsibles, que pudieran derivarse de las distintas propuestas de actuaciones del Plan de Acción, se han evaluado, para las variables y en los términos ya citados, en los siguientes epígrafes:

- Medio Ambiente.
- Infraestructuras.
- Urbanismo.

A continuación se recogen los impactos identificados para cada uno de los bloques anteriormente detallados:

#### 3.1. Medio Ambiente

A continuación se profundiza en los impactos posibles y/o previsibles que pudieran ser susceptibles de ser producidos por cada propuesta **La puesta en valor de los espacios naturales existentes en el litoral de la Comunidad Valenciana.**

La actuación consiste en poner en valor los espacios naturales del litoral de la Comunidad Valenciana para favorecer su disfrute público de forma compatible con el mantenimiento de los valores que originan su protección. En este sentido hay que procurar incrementar el conocimiento de estos espacios por los ciudadanos, ya sean residentes o turistas que nos visitan. Para ello se debe facilitar el acceso a los mismos, dotarlos de instalaciones en las que se facilite información sobre el espacio natural y sus principales valores (centros de visitantes), organizar actividades y recorridos guiados por su interior, etc. En general, hay que potenciar el turismo ambiental como una estrategia más para diversificar la oferta turística.

Se considera compatible la propuesta con la conservación ambiental. Además el impacto positivo que supone en el medio el valorar debidamente todos los espacios naturales.

- **La creación de una red de espacios naturales litorales.**

Esta actuación pretende, en complemento con la anterior, crear una red jerarquizada de espacios naturales del litoral de la Comunidad Valenciana. Para garantizar su existencia estos espacios naturales deben estar conectados entre sí y con los existentes en el interior de la Comunidad. La Vía Litoral Valenciana (siguiente propuesta), los corredores fluviales, las vías pecuarias, vías verdes, caminos agrícolas y senderos excursionistas tradicionales constituyen una oportunidad para ello.

Dentro de esta red se debe establecer diferentes niveles en función de la importancia del espacio y del contexto territorial en el que se encuentra. En el primer nivel se situarían los espacios naturales protegidos de la Comunidad Valenciana, declarados en base a la Ley 11/1994 (Parques Naturales, Parajes Naturales y Reservas Naturales). Dentro de éstos, por su contexto territorial, destacarían los situados en las áreas y entornos metropolitanos de Castellón (Desierto de Las Palmas), Valencia (La Albufera) y Alicante-Elche (Salinas de Santa Pola y Hondo de Elche). En niveles sucesivos se situarían los espacios integrantes de la Red Natura 2000 (LICs y ZEPAs) no incluidos en los anteriores, el resto de zonas húmedas catalogadas y, finalmente, suelos protegidos de interés municipal.

Se considera compatible la propuesta con la conservación ambiental. Además el impacto positivo que supone la conexión de todos los espacios naturales.

- **La Vía Litoral Valenciana.**

Esta actuación forma parte de la red de espacios naturales protegidos del litoral, de la que constituye su eje estructural. La Vía Litoral Valenciana (VLV) posibilita el recorrido íntegro de los 470 Km. de nuestra costa, desde el límite con la provincia de Tarragona por el norte (desembocadura del río Cénia en Vinaròs) hasta la frontera con Murcia por el sur (el Pilar de la Horadada).

La VLV es un itinerario blando y continuo, que recorre el litoral junto al mar o por sus inmediaciones, y que está acondicionado para el tránsito peatonal y de vehículos no motorizados (bicicletas, caballerías, etc.). La VLV conecta los espacios naturales existentes en litoral, articula los principales núcleos costeros, permite desplazarse entre éstos y aquéllos, y recupera para el uso público una parte importante del territorio sometida a un fuerte proceso de privatización.

La VLV se va adaptando a las características de los espacios por los que discurre. Está integrada por los paseos marítimos, senderos, caminos rurales y viarios existentes. Se

pretende que la VLV pueda formar parte del sendero europeo de gran recorrido E-10, ya existente en el litoral de Catalunya y de Murcia.

Se considera compatible la propuesta con la conservación ambiental. Además el impacto positivo que supone una vía de éstas características.

- **Protección de suelos de alto valor paisajístico .**

El paisaje entendido como un conjunto de argumentos del medio natural o transformado capaz de generar emociones en las personas que lo contemplan, es un recurso cada vez más valorado en la ordenación del territorio.

En general, los espacios litorales suelen contar con paisajes valiosos que se han visto alterados por el desarrollo, que ha provocado su transformación y degradación. Algunos paisajes singulares propios del litoral que se deben preservar son los montes litorales, los acantilados, los cordones dunares, los paisajes agrarios tradicionales (zonas de huerta, arrozales, cítricos), las zonas húmedas y los paisajes fluviales asociados a las desembocaduras de los ríos.

La pérdida de calidad paisajística constituye un handicap para atraer una oferta turística cualificada. Por ello, con esta actuación se pretende proteger los suelos de alto valor paisajístico identificados en el estudio de paisaje realizado al efecto, en especial de aquéllos terrenos que actualmente no gozan de otro tipo de protección (ambiental, urbanística o territorial).

La elección de éstas medidas puede suponer una modificación en los planeamientos urbanísticos de los distintos municipios, que podrá ser valorado en cada caso cuando se realicen los estudios concretos.

El impacto en general es positivo, generando mayor grado de protección para los distintos paisajes.

- **Minoración del riesgo de inundación.**

La Comunidad Valenciana es una de las regiones españolas más afectada por el riesgo de inundación. La singularidad del clima mediterráneo, la morfología de su territorio o el no haber considerado variables relacionadas con este riesgo, son factores que influyen en los daños producidos por las inundaciones. Por ello, el 28 de enero de 2003 el Consell de la Generalitat aprobó el Plan de Acción Territorial sobre prevención del riesgo de inundación en la

Comunidad Valenciana (PATRICOVA), que pretende reducir el impacto actual y futuro de las inundaciones hasta niveles aceptables.

Las principales zonas de inundación que afectan a los municipios litorales de la Comunidad Valenciana, delimitadas a escala regional en el PATRICOVA, están asociadas a insuficiencias de cauce en sus tramos finales junto a las desembocaduras o a la existencia de marjales costeras. Estas zonas inundables se reflejan en el plano adjunto.

En algunas de ellas el PATRICOVA establece actuaciones estructurales para eliminar el riesgo. En todas es de aplicación la normativa urbanística del PATRICOVA, que se asume en este documento.

La propuesta es compatible con la protección del medio y el impacto originado de dicha actuación es positiva en todos sus aspectos.

- **Tratamiento del riesgo de la erosión costera.**

Los municipios litorales, además de por inundaciones producidas por riadas y avenidas, también son afectados con frecuencia por temporales marítimos. Al estar urbanizada y edificada una parte importante de la primera línea de costa, los daños que se producen son cada vez más cuantiosos.

En complemento de lo anterior, hay que referirse a la inestabilidad de la costa y al riesgo de erosión del litoral, consecuencia de la disminución de los aportes de sedimentos y de la presencia de barreras al transporte de los mismos. La regresión costera se produce por la alteración de la dinámica litoral derivada de la construcción de puertos y de obras de protección que suponen una barrera al transporte de sedimentos e influyen en el equilibrio global del litoral. Las actuaciones que benefician a unas zonas terminan por perjudicar a otras, siendo necesario buscar un equilibrio estable a largo plazo que no requiera la continua intervención de corrección.

En esta propuesta se recogen las actuaciones para la defensa frente a la erosión costera y las de regeneración y mantenimiento de playas previstas por las administraciones competentes.

El resultado de la actuación en conjunto resulta compatible con el medio ambiente, los impactos generados son positivos.

- **Protección sostenible de los suelos agrícolas tradicionales.**

En el litoral de la Comunidad Valenciana se concentra la mayor parte de los cultivos de regadío así como los suelos de mayor capacidad productiva, entre ellos, la huerta tradicional. Actualmente la agricultura no puede competir con otras posibles utilidades del suelo que generan unas plusvalías mayores. Por ello se está produciendo un desplazamiento de los usos menos rentables (los agrícolas) de las planas litorales hacia el interior. A su vez, estos cultivos están siendo sustituidos por otros usos urbanizados.

Desde el punto de vista de la sostenibilidad hay que garantizar en el litoral la permanencia de los suelos agrícolas de mayor calidad, por su valor productivo, cultural, paisajístico y, sobre todo, por su función como espacio libre en un ámbito fuertemente urbanizado. La protección de estos suelos debe abordarse desde el propio desarrollo, es decir, en el marco del planeamiento municipal.

Esta propuesta debe ir acompañada de la implantación de nuevos usos, actividades y formas de gestión complementarias a las tradicionales que contribuyan a garantizar la viabilidad de las explotaciones.

La actuación es compatible con la conservación del medio y todos los posibles impactos son positivos por el objetivo intrínseco de dicha actuación.

- **Dinamización del sector pesquero.**

El sector pesquero tiene cierta importancia en la economía de los 22 municipios que cuentan con puertos destinados a esta actividad, tanto por el valor de las capturas como por el empleo que genera. Sin embargo, la flota pesquera está en proceso de reducción y modernización para adaptarse a la política pesquera comunitaria.

La necesidad de obtener un mejor conocimiento de los recursos pesqueros, de valorar las posibilidades que ofrecen las granjas marinas y otras formas de acuicultura más adaptadas a los objetivos de sostenibilidad que la pesca de arrastre y, sobre todo, de adecuar la flota pesquera a la realidad del sector son aspectos que deben ser complementados con otras utilidades alternativas.

En este sentido se propone la potenciación de la pesca recreativa (cruceros pesqueros-recreativos) y la utilización turística de estos puertos como base de pequeños cruceros turístico-recreativos, que realicen excursiones por el litoral, fundamentalmente a las islas (Columbretes, Tabarca) y a las zonas donde la plataforma sumergida tiene un mayor valor ambiental.

Se considera compatible la potenciación de los recursos pesqueros con criterios de sostenibilidad, resultando por tanto sólo impactos positivos.

### **3.2. Infraestructuras**

- **Mejora de las comunicaciones viarias norte-sur y litoral-interior.**

La red viaria del litoral de la Comunidad Valenciana está integrada por un corredor que la recorre en sentido norte-sur, articulando las ciudades situadas en la llanura costera. En la actualidad este eje está integrado por la autopista AP-7/A-7 y por las carreteras N-340, N-332 y N-221, garantiza el acceso a los municipios litorales y, a su vez, los conecta con el resto del corredor mediterráneo.

Los tránsitos viarios por el litoral presentan una tendencia creciente, mostrando durante los meses de máxima afluencia importantes problemas de congestión, por lo que es preciso reorganizar las carreteras y autopistas actuales para crear una red viaria eficiente, capaz de ofrecer unos niveles aceptables de accesibilidad y minimizar los impactos que se puedan producir.

Se deben plantear alternativas, como por ejemplo: prever un segundo eje norte-sur por el interior, que contribuya a descargar de tráfico el corredor litoral, sobre todo de vehículos pesados. Por la misma razón nuestra Comunidad precisa que se completen las actuaciones en la N-332 en la provincia de Valencia y Alicante, y en la N-340 en las de Castellón (sobre todo), Alicante y Valencia. Estas actuaciones mejorarán la movilidad y accesibilidad tanto de personas como de mercancías. Asimismo se deben ejecutar variantes en las travesías con un volumen de tráfico significativo o con problemas de seguridad vial, especialmente en las N-332 y N-340 antes citadas.

Por otra parte, las comunicaciones del este corredor con el interior resultan más deficientes, sobre todo en la provincia de Castellón. En este caso son las carreteras de la red básica autonómica y las locales las que tienen que satisfacer esta accesibilidad, que resulta imprescindible para la estrategia de “profundización del litoral” (traslado de parte de la actividad del litoral hacia el interior). Con la mejora de las comunicaciones viarias litoral-interior se favorece el desplazamiento de la actividad económica y se contribuye a la descongestión de la franja costera. Además, resulta necesaria para ampliar, complementar y diversificar la oferta turística del litoral incorporar la del interior, lo que permite la promoción

de nuevas formas de turismo (ambiental, rural, cultural, de salud, deportivo, de aventura, de ocio y recreo).

Las actuaciones de reforma y construcción de infraestructuras lineales dan lugar a impactos negativos con afecciones al entorno, recuperables en cierta manera mediante medidas correctoras.

- **El ferrocarril del litoral.**

Actualmente la capacidad del corredor litoral de la Comunidad Valenciana desde el punto de vista de las infraestructuras ferroviarias para el transporte de viajeros se puede considerar poco satisfactoria, por lo que resulta imprescindible mejorar los servicios ferroviarios, sobre todo de cercanías, como forma de desplazamiento alternativa al vehículo privado. Igualmente se deben resolver los problemas ambientales y urbanísticos planteados por la red ferroviaria en los núcleos que atraviesa, como la supresión de pasos a nivel, actuaciones de integración urbanística o el soterramiento de vías.

El déficit de infraestructuras ferroviarias se puede paliar en los próximos años con la llegada del tren de alta velocidad (AVE) que unirá las tres capitales provinciales, y mediante la ampliación del tram-tren (actual línea de FGV Alicante-Dénia) que supondrá a medio plazo la conexión por ferrocarril de los principales núcleos turísticos de las provincias de Alicante y de Valencia, lo que incrementará las ventajas comparativas del litoral valenciano para el desarrollo de actividades turísticas y productivas.

En principio se produce un impacto ambiental negativo, que se estudiarán en cada caso y se propondrán una serie de medidas correctoras que palién éstos efectos.

- **La gestión integrada de los puertos, comerciales y deportivos.**

La Comunidad Valenciana cuenta con un sistema portuario importante no sólo en el sector pesquero y comercial, sino también para la náutica deportiva y recreativa. La reciente designación de Valencia como sede de la Copa América de Vela 2007 ha supuesto un impulso a estos puertos, gestionados mayoritariamente por la Generalitat. En estos momentos hay una demanda creciente de amarres difícil de satisfacer. En principio, se apuesta por la ampliación de las instalaciones existentes frente a la creación de nuevos puertos, por las afecciones medioambientales que producen. Además, en la desembocadura de determinados ríos o en tramos de costa muy erosionados, en los que es fácil que el mar

penetre hacia el interior de forma natural, existe la posibilidad de utilizar otros modelos de instalación, como son las marinas deportivas.

Aunque la calidad de los puertos en cuanto a dotaciones y servicios se puede considerar elevada, es posible lograr una mayor incidencia de los mismos en el sector turístico, incrementando sus servicios vinculados con el ocio mediante la terciarización de las dársenas y por otra, acondicionándolos como bases de cruceros pesqueros-recreativos y promocionándolos como centros de enseñanza y práctica de deportes náuticos.

Los posibles impactos negativos que se ocasionan con las distintas fases de desarrollo del proceso se irán analizando en cada caso, proponiendo una serie de medidas correctoras.

- **Estrategia aeroportuaria.**

En la Comunidad Valenciana existen dos aeropuertos, El Altet en Alicante y Manises en Valencia, estando prevista la construcción de un tercero al norte de la provincia de Castellón, lo que dotará a la Comunidad Valenciana de un sistema multiaeroportuario. Los dos aeropuertos disponen de un Plan Director, aprobado por el Ministerio de Fomento que regula su desarrollo a corto y medio plazo, alcanzando los hitos de ampliación de capacidad deseadas.

El aeropuerto de El Altet está especializado en vuelos charter, cuyos pasajeros mayoritariamente se dirigen a Benidorm, aunque con una creciente importancia del tráfico regular y de carga. El aeropuerto de Manises da servicio a toda el área de influencia de Valencia.

El futuro aeropuerto de Castellón viene a cubrir la demanda de turistas cuyo destino es la costa norte de Castellón (Benicàssim, Orpesa, Peñíscola) y garantiza su conexión con otros destinos de interés dada su proximidad a los grandes corredores viarios. Se trata de una apuesta de futuro que permitirá potenciar el turismo y el desarrollo industrial en el entorno de Castellón. Además, es conveniente que este aeropuerto cuente con zonas destinadas a usos complementarios.

La ejecución de obras de un aeropuerto genera un gran impacto ambiental negativo, por lo que habrá que tener muy en cuenta las repercusiones sobre el medio, cada particularidad de los impactos serán analizados en su correspondiente fase de desarrollo de la actuación.

- **Plataformas reservadas para el transporte público.**

En el litoral hay que priorizar los sistemas de transporte colectivo como alternativa al uso del vehículo privado, por la elevada congestión y problemas de aparcamiento que produce. Gran parte de las infraestructuras viarias que discurren por el litoral tienen pocas posibilidades de ampliar significativamente su capacidad. Cuando la tienen suelen presentar externalidades muy fuertes. Para ello es necesario prever Plataformas Reservadas para el Transporte Público (PRTP) por la que discurra este tipo de transporte, con independencia del medio de tracción que se utilice (tren, tranvía, metro, autobús). Estas plataformas de transporte colectivo deben complementarse con el incremento de las redes cicloturistas y peatonales. Además, la promoción y desarrollo de una oferta turística complementaria a la del litoral en los municipios del interior exige la mejora de las comunicaciones. Esto implica mejorar los sistemas de transporte colectivo a los centros de ocio, a las playas y a los equipamientos básicos (sanitarios, comerciales, servicios). Igualmente, se deben promover centro de intercambio modal de transporte (ferrocarril, autobús), susceptibles de incluir nuevos usos (comerciales, servicios).

Éstas actuaciones suponen un impacto positivo, ya que resultan una alternativa a otros medios de transporte mucho más agresivos con el medio ambiente.

- **Gestión de los recursos hídricos.**

La disponibilidad de agua en cantidad y calidad adecuada para el abastecimiento es uno de los problemas de algunos municipios valencianos, sobre todo en periodos de sequía prolongada que suelen coincidir con la época estival y, por tanto, con la de mayor ocupación poblacional. Esta actuación tiene especial significación ya que se considera el abastecimiento a poblaciones como elemento clave para garantizar la competitividad de la economía de los municipios litorales.

Para garantizar el abastecimiento de agua en la Comunidad Valenciana se deben establecer los mecanismos necesarios para potenciar los servicios públicos de abastecimiento que tienen que contar con una capacidad de gestión suficiente, además se proponen desarrollar medidas de ahorro y de eficiencia en el uso del agua, como por ejemplo la modernización de los regadíos, la reutilización de aguas residuales depuradas y el ahorro en los abastecimientos mediante la mejora de las redes para evitar las pérdidas. Sin embargo, a corto plazo estas medidas son insuficientes por lo que las dos únicas actuaciones complementarias a las anteriores son los trasvases entre cuencas próximas y la desalación de agua del mar.

Algunas de éstas intervenciones llevan asociados efectos negativos, que serán subsanados en cada caso con las correspondientes medidas correctoras, reflejadas en sus proyectos. La actuación en general tiene un impacto positivo sobre el entorno, al dotar de recursos hídricos donde resulten insuficientes.

- **Estrategia energética.**

La Comunidad Valenciana, presenta un balance energético deficitario ya que consume más energía de la que produce. Además, en la actualidad existen dificultades en los municipios litorales para mantener unos niveles adecuados en el suministro eléctrico en los meses de mayor demanda, circunstancia que conlleva repercusiones negativas para el sector turístico. La ausencia de recursos propios en el campo de las energías fósiles hace necesario que la promoción del ahorro energético, la maximización de la eficacia y la eficiencia en el uso de la misma, y la potenciación de las energías renovables, sean las líneas fundamentales de la estrategia a desarrollar.

Las actuaciones previstas para aumentar la capacidad de generación y el transporte de la energía eléctrica deben realizarse urgentemente, si bien deben tenerse en cuenta los impactos, ambientales y socioeconómicos, que puede producir el trazado de las nuevas líneas. Además se debe potenciar y promocionar en el litoral, el desarrollo de la energía solar y el uso de energías renovables (eólica, biomasa, etc.), así como de los Planes de Gasificación y de Electrificación de la Comunidad Valenciana.

Las medidas descritas tienen un impacto positivo para los municipios de la zona de estudio. Los impactos generados por cada infraestructura serán analizados en cada caso, en su correspondiente estudio de impactos. La implantación de energías alternativas a las no renovables, genera un impacto positivo, al elegir una forma menos agresiva de generación de energía.

- **Infraestructura de saneamiento y depuración.**

En los últimos años se ha producido una mejora sustancial del saneamiento y depuración de aguas residuales en la Comunidad Valenciana. La construcción y puesta en servicio de múltiples depuradoras ha supuesto un cambio sustancial, pero la red de saneamiento (depuradoras, colectores, estaciones de bombeo y emisarios), en su conjunto, no tiene todavía la capacidad suficiente ni ofrece el nivel de servicio que sería deseable para atender las necesidades que se producen en la época estival en la que se incrementa notablemente la población en la mayoría de municipios del litoral.

Además, la contaminación de aguas marinas debido a vertidos de aguas no depuradas, a roturas accidentales de los emisarios submarinos, y a episodios puntuales de lluvias intensas que sobrepasan la capacidad de las depuradoras, es otro de los graves problemas que se produce en el litoral. Por todo ello, es necesario realizar una revisión de las instalaciones de depuración existentes que permita detectar las deficiencias y, sobre todo, las necesidades de intervención para alcanzar la plena depuración de las aguas residuales que garantice su posterior reutilización.

Las medidas descritas tienen un claro efecto positivo sobre el entorno, siendo compatible con la conservación del medio y con la sostenibilidad. Se analizarán no obstante en cada caso los impactos en su correspondiente estudio de la fase de desarrollo.

### **3.3. Urbanístico - Territorial.**

- **Zonas sujetas a ordenación diferenciada.**

El litoral de la Comunidad Valenciana es uno de sus activos más valiosos, un espacio clave para el futuro regional. Se trata de un espacio muy especial que le otorga calidad de vida y múltiples oportunidades de actividad y de residencia. La configuración de la costa es un factor de singularidad, que crea oportunidades excepcionales. La destrucción de elementos ambientales y paisajísticos de alto valor y la ocupación masiva del litoral por usos comunes que generan escaso valor añadido y restan calidad, es un coste de oportunidad que no podemos permitirnos.

Por ello, en el futuro hay que ser respetuosos y exigentes con los proyectos que afecten a nuestro litoral. Reconducir la situación allí donde sea posible y, sobre todo, cambiar la forma de actuar en las zonas poco alteradas, constituye uno de los grandes retos a afrontar.

En síntesis, se trata de proponer unos Modelos Territoriales que comparados con los actuales, supongan una mejora de los déficits observados y el cumplimiento de los objetivos previamente establecidos

Ésta propuesta resulta compatible y genera un impacto positivo, en sintonía con el entorno y su conservación.

- **Desarrollos estratégicos de ámbito regional.**

El litoral no protegido de la Comunidad Valenciana constituye un espacio fuertemente urbanizado. Por ello, las posibilidades para el desarrollo de operaciones estratégicas son

cada vez más limitadas. Sin embargo, se han detectado dos puntos susceptibles de acoger actuaciones de este tipo.

El primero de ellos es la costa norte del área metropolitana de Valencia, en el espacio comprendido entre los puertos de Valencia y Sagunto. En este tramo se planteó el proyecto denominado la “Ruta Azul”, cuya filosofía se asume en este documento. Proyecto que contempla la gestión coordinada de los puertos, la creación de un pasillo de infraestructuras, la recuperación y ordenación del frente litoral y la protección de una importante superficie de huerta tradicional.

El segundo, corresponde con los desarrollos previstos en los municipios de Cabanes y de Orpesa en torno al futuro parque temático de Mundo Ilusión, impulsado desde la Generalitat. En esta zona se va a generar uno de los mayores polos de desarrollo de todo el litoral, que va a constituir el primer destino de los visitantes que accedan por el futuro aeropuerto de Castellón.

Una propuesta como ésta que supongan una ordenación del territorio con criterios de la estrategia territorial, siempre ocasionarán un impacto positivo y su puesta en marcha será compatible con la protección del medio.

- **Los nodos de concentración turística.**

En la Comunidad Valenciana conviven dos modelos turísticos. Por una parte, Benidorm, el único municipio que ha conseguido desestacionalizar la ocupación sobre la base de un modelo de desarrollo intensivo, caracterizado por la concentración espacial de alojamientos y servicios turísticos, con una alta densidad de plazas hoteleras muy dinámicas y vinculadas a los grandes canales de comercialización, nacionales e internacionales. Por otra, en el resto del litoral predomina un modelo extensivo, poco dinámico, asociado a la segunda residencia y al alquiler de temporada, de marcada ocupación estacional, que responde más a un modelo de desarrollo inmobiliario que turístico, gran consumidor de recursos.

La sostenibilidad del desarrollo aconseja priorizar el crecimiento de la planta hotelera frente a la segunda residencia, los modelos intensivos de concentración de la edificación frente a los extensivos. Con esta propuesta se pretende extrapolar en la medida de lo posible el modelo de Benidorm a otros lugares del litoral. En principio, estos ámbitos denominados nodos de concentración turística, serían aquellos municipios en los que ya existe una mínima infraestructura hotelera que permita rentabilizar las economías de escala.

Ésta actuación tiene un impacto positivo como alternativa menos agresiva entre los distintos modos de concentración turística.

- **Desplazamiento de la actividad económica hacia el interior.**

Uno de los principales problemas territoriales que tiene la Comunidad Valenciana son los desequilibrios litoral-interior, por la excesiva concentración de población, renta y actividad que se produce en la franja costera. Con esta propuesta se pretende desplazar parte de la actividad económica que actualmente se produce en la franja costera hacia el interior, con una doble intención: descongestionar el litoral y revitalizar los municipios del interior.

Concretamente se propone trasladar parte de la actividad industrial, especialmente aquellos polígonos que están ocupando espacios estratégicos de indudable potencial alternativo, así como aquellas actividades menos compatibles con la vocación turística y residencial del litoral (industria más contaminante). También se plantea promover en algunos municipios del interior urbanizaciones de calidad que contribuyan a fijar población en los mismos y permitan crear determinados centros de desarrollo turístico en el interior.

Esta propuesta debe ir acompañada de la mejora de las comunicaciones viarias litoral-interior, al menos en aquellos ejes sobre los que se apoya la misma.

El impacto originado es positivo, aunque habrá que analizar el impacto en cada fase de desarrollo de cada proyecto individual. Pero la acción conjunta es positiva para el entorno.

- **Alternativas al uso inmobiliario del litoral.**

Esta actuación consiste en proponer una alternativa al modelo actual de ocupación del litoral centrado casi exclusivamente en la promoción inmobiliaria de segundas residencias, normalmente de baja densidad. Modelo que es un gran consumidor de recursos, de marcado carácter estacional y que produce beneficios inmediatos (en las fases de construcción y venta de las viviendas) pero que genera problemas territoriales a largo plazo (es muy costoso de mantener).

Se pretende transformar paulatinamente segundas en primeras residencias, lo que es factible a corto plazo en determinadas zonas del litoral, sobre todo en lugares próximos a las capitales de provincia. Estas zonas es preciso dotarlas con los equipamientos y servicios públicos (educativos, sanitarios, administrativos) necesarios para fijar la población en ellas. También deben incrementarse los usos terciarios (oficinas, comerciales, hoteleros, hosteleros) y desarrollar actuaciones de vivienda protegida (debe destinarse a domicilio

habitual y permanente). Además, hay que buscar nuevos modelos de ocupación como los complejos residenciales-asistenciales y de servicios.

La actuación ejerce un impacto positivo sobre el entorno.

- **La red de campos de golf.**

La promoción de los campos de golf es un atractivo adicional para cualificar la oferta turística. Se trata de una actividad deportiva, cada vez más demandada, que genera un valor añadido en el empleo y en la renta de los municipios en los que se ubican. En la actualidad existen 21 campos de golf en la Comunidad Valenciana (13 en Alicante, 5 en Valencia y 3 en Castellón). De ellos, 14 se localizan en el litoral; el resto a poca distancia del mismo. A su vez, existen numerosas iniciativas para realizar nuevos campos.

La implantación de campos de golf independientes o vinculados al desarrollo de una oferta hotelera de calidad que contribuya a desestacionalizar la ocupación resulta positiva. Por contra, es menos justificable su realización como elemento adicional de urbanización para incrementar la oferta de segundas residencias. Con esta propuesta se pretende crear una red de campos de golf, homogéneamente distribuida por el litoral y su entorno, cumpliendo una serie de requisitos. En todo caso deberá acreditarse que se cuenta con recursos hídricos suficientes para el riego (preferentemente, aguas residuales depuradas), así como la integración paisajística de las actuaciones.

La implantación de un campo de golf genera un impacto negativo sobre el medio, que precisa de un estudio en profundidad de su ubicación en cada caso individual, y de las correspondientes medidas correctoras.

- **Los nuevos complejos residenciales y de servicios.**

La existencia de un elevado número de jubilados europeos que tienen previsto fijar su residencia en nuestro país en los próximos años está generando una demanda creciente de centros mixtos residenciales, asistenciales y de ocio, que pueden constituir una oportunidad en determinados municipios del litoral por los niveles de empleo y renta que generan.

La promoción de complejos residenciales-asistenciales destinados a la tercera edad, se propone como alternativa a las urbanizaciones de segunda residencia, habituales en nuestro litoral. En estos complejos, el uso residencial se ve complementado con otros usos como el asistencial, el sanitarios, el hotelero, el comercial.

En principio, este tipo de desarrollo no exige colindancia con el litoral. Por ejemplo, resulta más determinante que la proximidad al mar, el clima y la calidad ambiental del entorno, por lo que podrían situarse perfectamente en segundas y terceras líneas de costa. Sin embargo, si que es conveniente una buena accesibilidad a centros hospitalarios y de transporte (estaciones de trenes, autobuses, aeropuertos) para facilitar la visita de los familiares.

El impacto en general es positivo por el uso alternativo más sostenible de urbanización, frente a otros más agresivos.

- **Diversificación de la oferta turística.**

La oferta turística se ha centrado fundamentalmente en el turismo de sol y playa. Salvo excepciones (como Benidorm) este tipo de turismo se caracteriza por su acusada estacionalidad. Además suele ir acompañado de un fuerte desarrollo inmobiliario destinado a segundas residencias que refuerza la temporalidad. Actualmente, la competencia que existe para atraer a una demanda turística cada vez más exigente, no sólo en precios sino términos de calidad, hace necesario que el modelo actual se diversifique y se complemente.

El litoral de la Comunidad Valenciana cuenta con excelentes argumentos para ampliar su oferta turística. En este sentido, la promoción del turismo ambiental y cultural mediante la puesta en valor de nuestros principales espacios naturales (Parques Naturales) y del patrimonio arquitectónico de interés, constituyen dos oportunidades a aprovechar. También lo es el turismo ligado a la práctica de deportes náuticos o al golf, el turismo urbano y de congresos (en Valencia, Alicante, Elche y Castellón de la Plana).

Otra oportunidad para diversificar y ampliar la oferta turística del litoral es vincularla a la de los municipios del interior que se proponen potenciar desde este Plan de Acción Territorial.

La propuesta conlleva un impacto positivo al dispersar el efecto del turismo hacia más destinos.

## **4. Medidas correctoras.**

### **4.1. Medidas correctoras para minimizar los posibles efectos negativos.**

Tal y como se ha reflejado en el capítulo anterior, un Plan de Acción Territorial implica la definición de una serie de propuestas que afectan indefectiblemente al territorio de forma que muchas de las actuaciones previstas, sobre todo aquellas que implican un desarrollo urbano o de ejecución de nuevas infraestructuras, suponen impactos negativos sobre el medio ambiente.

Sin embargo, muchas de las actuaciones que se plantean para llevar a cabo la ordenación del Litoral Valenciano tendrán, por su naturaleza, impactos positivos, como son la protección de espacios frente a usos agresivos del espacio. Estas actuaciones de impacto positivo suponen, por lo general, medidas preventivas de cara a evitar potenciales impactos negativos de otras actuaciones previstas en el Plan de Acción Territorial del Litoral Valenciano.

Por ello, en este apartado se consideran aquellas actuaciones que previenen y corrigen impactos y que, a un nivel más amplio que el puramente local, equilibran la balanza de los impactos hasta situarla en un nivel favorable a la calidad medioambiental, uno de los objetivos prioritarios. Parte de los impactos generados pueden reducirse en gran medida con un diseño adecuado de las acciones a nivel de proyecto, desde el punto de vista medioambiental, y por el seguimiento de unas medidas de precaución y cuidados mínimos durante la fase de obras.

Independientemente del establecimiento de medidas correctoras del Plan, reflejadas en este Estudio de Impacto Ambiental, las propuestas asociadas a desarrollos edificatorios, infraestructuras y equipamientos estarán sujetas al cumplimiento de la normativa vigente, por lo que en el proceso de concesión de autorizaciones y/o licencias deberán considerarse las repercusiones ambientales de la actividad, planteándose en cada caso las medidas preventivas, correctoras o compensatorias oportunas.

A continuación se presentan las medidas de prevención y las medidas correctoras para cada uno de los grandes grupos de impactos previstos.

#### 4.1.1 Medio Ambiente

Los objetivos y problemas a resolver reflejados en las propuestas contenidas en el programa de Actuaciones del Plan Territorial del Litoral Valenciano se configuran en sí mismas como medidas preventivas y correctoras respecto a la situación actual:

- Favorecer el conocimiento y disfrute público de los espacios naturales por los ciudadanos
- Mantener los espacios naturales en las debidas condiciones
- Potenciar el turismo ambiental como oportunidad para diversificar la oferta turística
- Compatibilizar la conservación de los espacios naturales con el desarrollo urbanístico y turístico
- Disponer de una red de espacios naturales jerarquizada del litoral de la Comunidad Valenciana
- Asegurar la conexión entre espacios, tanto física como biológica y los principales núcleos costeros existentes.
- Posibilitar el recorrido integro del litoral valenciano, junto al mar o en sus inmediaciones
- Recuperar el frente litoral para el uso y disfrute público
- Proteger los suelos de alto valor paisajístico
- Incrementar la calidad de vida de los ciudadanos
- Potenciar el paisaje como recurso turístico
- Reducir el impacto actual y futuro de las inundaciones, hasta niveles aceptables
- Disminuir los daños materiales producidos por las inundaciones y el coste económico que supone su reposición
- Garantizar la seguridad de las personas en las zonas inundables.
- Orientar los futuros desarrollos hacia zonas no inundables
- Reducir los daños producidos por los temporales marinos.
- Contribuir a la estabilidad de la línea de costa.
- Garantizar el mantenimiento del principal recurso turístico (las playas)
- Recuperar el frente litoral para el uso y disfrute público
- Mantener los suelos agrícolas de mayor calidad por su valor productivo, cultural, paisajístico y como espacio libre
- Ofrecer utilizaciones alternativas y complementarias a la flota pesquera y a sus tripulaciones
- Potenciar la utilización turística de los puertos pesqueros
- Realizar una explotación más sostenible de los recursos pesqueros Infraestructuras.

En general las propuestas medio-ambientales están diseñadas en sí mismas para corregir o preservar diferentes afecciones o impactos sobre el medio.

### **Espacios Naturales**

Las áreas naturales que se encuentran con alguna categoría de protección afectan a municipios que tendrán que considerar en sus diferentes planeamientos. Además al llevar a cabo las diferentes actuaciones se pondrán en valor dichos espacios protegidos a través de la red ambiental y la Vía Litoral que facilitarán el acceso y la promoción para aumentar una educación ambiental. Por otro lado complementa otras actuaciones que pretenden diversificar la oferta turística ofreciendo otros destinos además de los ya conocidos de sol y playa.

### **Suelo Agrícola**

Las actuaciones referentes al suelo agrícola pretenden proteger los cultivos tradicionales, los municipios que cuentan con este tipo de suelo tendrán que tenerlo en cuenta en su planeamiento estableciéndolo como suelo no urbanizable de protección agrícola.

### **Paliativos de riesgos ambientales.**

Las actuaciones que acogen medidas contra la erosión costera o las inundaciones, implican a los municipios a prestar especial interés en aquellas zonas que suponen un peligro o necesitan de medidas preventivas, para establecerlas en sus normas de planeamiento.

### **Sector pesquero.**

Esta actuación pretende reconocer con más detalle los recursos pesqueros y la flota, para reutilizarla con otros fines de ocio y recreativos, dándoles otros usos alternativos evitando el abandono de éstos recursos.

#### **4.1.2 Infraestructuras.**

Los objetivos recogidos en las propuestas de infraestructuras se configuran como medidas correctoras del Litoral Valenciano.

- Completar la vertebración norte-sur de la Comunidad creando un segundo eje viario por el interior
- Mejorar la movilidad entre las tres áreas metropolitanas
- Eliminación de travesías y puntos negros (N-332 y N-340)

- Mejorar las comunicaciones viarias litoral-interior como estrategia para equilibrar el modelo territorial
- Traslado de parte de la actividad económica hacia el interior y descongestionar el litoral
- Diversificar la oferta turística del litoral (sol y playa) complementándola con otras formas de turismo
- Desarrollar las comunicaciones ferroviarias por el litoral
- Promocionar los servicios ferroviarios de cercanías como alternativa al uso del vehículo privado
- Integrar el sistema de transporte ferroviario para favorecer la articulación territorial
- Mejorar la seguridad ferroviaria mediante la supresión de pasos a nivel
- Favorecer la gestión integrada de los puertos para evitar la competencia y buscar perfiles complementarios
- Realizar actuaciones de intermodalidad en los puertos: mejora de accesos viarios y conexiones ferroviarias
- Trasladar parte de la actividad comercial del puerto de Valencia al de Sagunto
- Incrementar la actividad de los puertos de Valencia y Alicante como escala de cruceros turísticos por el mediterráneo
- Optimizar la capacidad de los puertos deportivos actuales, diversificar los usos que acogen y sus instalaciones
- Minimizar el impacto de las obras marítimas portuarias en la dinámica litoral
- Mejorar las relaciones entre el puerto y la ciudad
- Promocionar la pesca recreativa y los cruceros pesquero-recreativos
- Desarrollar una estrategia aeroportuaria global para la Comunidad Valenciana
- Ejecutar los Planes Directores de los aeropuertos de Manises y El Altet
- Realizar las obras y poner en servicio el futuro el aeropuerto de Castellón
- Mejorar los accesos viarios y conexiones ferroviarias a los aeropuertos
- Mejorar los servicios de transporte colectivo por carretera
- Potenciar el uso del transporte público como alternativa al uso vehículo privado
- Transformar las estaciones en centros de intercambio modal de transporte
- Garantizar el suministro urbano y la disponibilidad de agua a todos los sectores productivos

- Gestión integral del agua a través de la redistribución de recursos, el ahorro y la reutilización
- Desarrollar las infraestructuras necesarias para asegurar el máximo aprovechamiento de los recursos externos.
- Mejorar la eficiencia de las redes de abastecimiento y promover el ahorro de agua
- Garantizar el abastecimiento de energía suficiente y sin interrupciones a los ciudadanos
- Aumentar la eficiencia energética mediante un uso más racional de la energía
- Fomentar la energía generada por fuentes renovables
- Adecuación y mejora de las infraestructuras energéticas
- Mejorar y ampliar el tratamiento de las depuradoras y de las redes de saneamiento en todas las poblaciones
- Mejorar la calidad de aguas de baño en el litoral
- Generalizar la reutilización de las aguas residuales depuradas para el riego y mantenimiento caudales ecológicos

Las actuaciones que se proponen en un Plan de Ordenación Territorial, son con unos objetivos de equilibrio territorial y desarrollo sostenible, que hacen difícil que sean incompatibles con el medio. Las propuestas de infraestructuras tienen también esta finalidad, aunque los proyectos en sí y de manera individual tengan impactos negativos. Cada infraestructura nueva tendrá su correspondiente estudio de Impacto ambiental que propondrá las medidas preventivas y correctoras adecuadas en cada momento, preservando los valores naturales que puedan estar amenazados por dicha obra. Los ayuntamientos tendrán que velar por sus intereses y dictar la normativa necesaria para tener la protección necesaria de sus espacios y recursos naturales.

#### **4.1.3 Urbanísticas- Territoriales.**

Los objetivos de las propuestas contenidas en el Plan de Acción Territorial del Litoral Valenciano se configuran como medidas correctoras respecto a la situación actual:

- Desarrollar un modelo territorial sostenible que compatibilice el desarrollo socioeconómico con los valores del medio
- Asociar la protección medioambiental al propio desarrollo
- Mejorar la calidad ambiental, paisajística y urbana de los municipios litorales de la Comunidad Valenciana

- Desarrollo de operaciones estratégicas que contribuyan a la proyección internacional de la Comunidad Valenciana
- Recualificación del litoral de la Comunidad Valenciana.
- Diversificación de la oferta turística.
- Desestacionalizar la ocupación mediante la creación de modelos de alojamientos más dinámicos.
- Potenciar los modelos de ocupación intensiva de concentración de la edificación frente a los extensivos.
- Generar mayores recursos y dinamizar las economías locales
- Paliar los desequilibrios territoriales litoral-interior
- Descongestionar el litoral y revitalizar los municipios del interior.
- Recuperar espacios estratégicos en primeras líneas para destinarlos a otros usos de mayor valor añadido
- Adecuar los usos en el frente costero a la vocación turístico-residencial del litoral
- Desestacionalizar la ocupación del litoral mediante la transformación de segundas en primeras residencia
- Mejorar el nivel de equipamientos y servicios públicos en el litoral
- Rentabilizar la inversión realizada en infraestructuras y obras de urbanización por una mayor ocupación de las viviendas
- Diversificar y cualificar la oferta turística de la Comunidad Valenciana
- Desarrollar actividades que generan un valor añadido en cuanto al empleo y renta de los municipios.
- Contribuir a la regeneración ambiental y paisajística del territorio
- Reducir la estacionalidad en la ocupación del litoral
- Promover alternativas al uso excesivamente inmobiliario de la franja litoral
- Mejorar el equipamiento sanitario y asistencial de los municipios litorales
- Diversificar la oferta potenciando otros tipos de turismo complementarios al de sol y playa.
- Incrementar la competitividad de la Comunidad Valenciana desde el punto de vista del turismo
- Poner en valor el patrimonio natural y cultural de la Comunidad Valenciana
- Incorporar la oferta turística de algunos municipios del interior a la del litoral generando actividad en éstos

### **Ordenación urbanística diferenciada**

Hay municipios que presentan una especial necesidad de establecer una ordenación diferenciada con actuaciones de calidad en las zonas vacantes de litoral.

Igual pasa con las zonas que son susceptibles de instaurar un desarrollo estratégico, que harán extremar los criterios de planificación en los municipios afectados.

### **Desarrollos Residenciales.**

Los municipios en sus planeamientos contemplarán el objetivo de estabilizar la población en primeras residencias, dotadas con todos los servicios y equipamientos necesarios. Por otro lado las plazas hoteleras se primarán frente a las segundas residencias que ocupan más suelo.

### **Desarrollos industriales.**

El objetivo de trasladar las actividades económicas hacia el interior implican, una ocupación de las zonas con vocación industrial que se reflejen en las normativas municipales

## 5. Programa de vigilancia ambiental.

De acuerdo a la Orden de 3 de enero de 2005, de la Consellería de Territorio y Vivienda por la que se establece el contenido mínimo de los estudios de impacto ambiental que se hayan de tramitar ante esta Conselleria, se incluirá un Programa de Vigilancia Ambiental

El Plan de Vigilancia Ambiental tiene por objeto establecer un sistema que garantice el cumplimiento de las indicaciones y medidas preventivas y correctoras contenidas en el Estudio de Impacto Ambiental y las que, llegado el momento, pueda determinar la Declaración de Impacto Ambiental. Además, tiene como finalidad comprobar la severidad y distribución de los impactos negativos previstos, y especialmente los no previstos cuando ocurran, para asegurar así, el desarrollo de nuevas medidas protectoras o las debidas compensaciones donde se necesiten.

La ejecución del Programa de Vigilancia Ambiental se corresponde cronológicamente con este desarrollo: Puesta a punto de los medios de vigilancia y preparación de todo el material necesario para la realización de la misma

- Recogida de datos, almacenamiento y clasificación sistemática de los mismos
- Interpretación de la información recogida: en esta fase se estudiarán y evaluarán los datos obtenidos en la fase anterior, se evaluará el grado de aplicación de las medidas correctoras y protectoras, se identificarán las fuentes de fallos o errores, etc. La tarea corre a cargo del conjunto del equipo de Asesoría Ambiental
- Retroalimentación: Constituye la fase de gestión del cambio y mejora del Programa. Es la misma Asesoría Ambiental la que, en este punto, decidirá la modificación del Programa para conseguir mayor eficacia del mismo, ideará nuevas medidas correctoras para aplicar a situaciones nuevas, etc.

En cada una de estas fases se elaborará y gestionará documentación asociada necesaria (registros, informes, etc.).

### **Elaboración y gestión de la documentación**

En este apartado se enumeran y describen los documentos que deberán ser elaborados en el marco de cada uno de los niveles de ejecución del Programa de Vigilancia, así como la gestión de que deberán ser objeto. Archivo de medios materiales. Toda la documentación relativa a los medios materiales que se utilicen en la realización del Programa, deberá ser recopilada sistemáticamente en un Archivo específico. Resulta de especial relevancia la recopilación de las garantías, información técnica relativa al producto (condiciones óptimas de

medida, etc.), de la periodicidad de realización de revisiones o calibraciones, de las reparaciones efectuadas, etc.

Diario de Seguimiento Ambiental. Se confeccionará un documento donde se registrará diariamente toda la información sobre observaciones efectuadas, incidencias producidas, acciones emprendidas y responsables de las mismas, nivel de cumplimiento de las medidas protectoras y correctoras, etc.

Informes-resumen periódicos. Un resumen de las observaciones efectuadas, de los resultados obtenidos, de las conclusiones y recomendaciones emitidas, etc., por la Asesoría Ambiental en el marco de este Programa deberán ser reflejadas en Informes de periodicidad mínima mensual durante la fase de modificaciones y bimensual durante la fase de funcionamiento.

Informe anual de Medidas Correctoras. Con el objeto de reflejar la evaluación de la eficacia y rendimiento de las medidas correctoras y su grado de implantación, se elaborará un Informe Anual de Medidas Correctoras. El informe incluirá una propuesta de nuevas medidas correctoras en el caso de que se haya constatado la producción de alguno de estos supuestos: Que se haya comprobado la insuficiencia de las medidas correctoras ya implantadas.

- Que se hayan detectado nuevos impactos ambientales no previstos.
- Que los avances tecnológicos producidos hasta la fecha permitan la aplicación de procedimientos de corrección más eficaces.

Los controles y evaluaciones se centrarán principalmente en los aspectos que se recogen en los siguientes apartados:

**- Medio Ambiente:**

- Potenciación de los usos turísticos que sean compatibles con la protección de los entornos naturales, tanto en las zonas del interior como en el litoral.
- Utilización del suelo no urbanizable, haciendo compatible su disfrute público con la defensa de sus valores específicos.
- Regeneración y protección ambiental de elementos de alto valor paisajístico, natural y cultural.
- Utilización de desarrollos residenciales de calidad con la finalidad de proteger espacios naturales de alto valor.
- Utilización de espacios libres y dotacionales para la vertebración y conservación de las áreas naturales y como elementos de transición entre los desarrollos urbanos y los espacios agrícolas.

**- Infraestructuras:**

- Racionalización del uso de los recursos hídricos y de los acuíferos, estableciendo los mecanismos necesarios para su mejor gestión y administración.
- Mejora y racionalización de las infraestructuras de comunicación, para lograr una mayor capacidad y seguridad vial en la ordenación del tráfico.
- Potenciación del uso de energías alternativas limpias y renovables, compatibles con la protección del entorno natural.
- Concentración de los trazados previstos para las vías de distribución de energía para su utilización racional. •Potenciación de los pasillos de infraestructuras.- **Urbanismo:**
- Adopción de estrategias supramunicipales respecto de las conurbaciones producidas por el desarrollo urbanístico de las ciudades.
- Reconversión de los tejidos industriales.
- Adaptación y mejora ambiental de las edificaciones que conformen las fachadas urbanas.